



Gemeente Utrecht

Tweekolommenstuk 'Voorplein Utrecht Lunetten'

Resultaten van de consultatie over het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp van het voorplein bij station Utrecht Lunetten.

Vastgesteld in de vergadering van het college van B&W van 13 september 2011.

In dit tweekolommenstuk staan de resultaten van de consultatieronde over het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp van het voorplein bij station Utrecht Lunetten, die in mei 2011 is georganiseerd. Het tweekolommenstuk en het Integraal Programma van Eisen voor het voorplein zijn vastgesteld in de vergadering van het college van B&W van 13 september 2011.

Opgesteld door: Stadsontwikkeling, Programma Bereikbaarheid & Luchtkwaliteit

Versie: Definitief, 13 september 2011

Nr.	Inspraakreactie	Antwoord gemeente
1.1	<p>De Fietserbond steunt het IVPE/FO Furkplateau op hoofdlijnen en is blij met de gemaakte keuze voor de ligging van de fietsroute Houten – Centrum conform de wens van de Fietserbond en van vele bewoners.</p>	<p>De gemeente waardeert de steun voor het Integraal Programma van Eisen & Functioneel ontwerp van het voorplein van Station Lunetten.</p>
1.2	<p>In de uitwerking van de geprojecteerde fietspaden kan op het verschillende plaatsen nog beter. Omdat fietsverkeer zeer gevoelig is voor de details die tot knelpuntklachten kunnen leiden, vragen we hier toch de aandacht . Suggesties Top 5–route Houten – Utrecht CS, via De Wadden</p> <ul style="list-style-type: none"> • uitvoering in asfalt en een fietspad in twee richtingen: 4 meter • boogstraat in de hoek verruimen: in een goed ontwerp voor een hoofdfietsroute mag 30 km worden gereden en daarbij hoort als bochtstraat 17,5 meter. Bij gebrek aan ruimte mag zeker niet minder dan 4 meter worden ontworpen (12 km per uur, daaronder moeten fietsers afstappen). Zie voor de onderbouwing Zeegers 2009 (te vinden op www.fietsberaad.nl en met het artikel 'Vrouwelijk ontwerpen') • de looproute tussen bus en Wadden een eigen pad geven m.n. op de brug. Fietsen en lopen binnen de 3 m tussen de hekken gaat echt niet samen. 	<p>De fietsroute over het voorplein wordt mede op verzoek van bewoners en de fietserbond hersteld. Deze route, via het voorplein en De Wadden richting Ravelijnpad (Beatrixpark), is een secundaire route en wordt niet vormgegeven als een hoofdfietsroute (zowel qua afmeting als type verharding). De status van deze route blijft daarmee gelijk aan de oorspronkelijke situatie. De verharding op het fietspad is gelijk aan de verharding op het plein en ook voor fietsers comfortabel.</p> <p>De hoofdfietsroute Houten – Centrum ligt in Lunetten op de Brennerbaan. Deze route maakt onderdeel uit van de top–5 fietsroutes. Ter verbetering van deze route is het gewenst om een fietspad aan te leggen aan de noordoostzijde van de Brennerbaan. De aanleg van dit fietspad is opgenomen in het gemeentelijk beleid en wordt in voorbereiding genomen zodra hier financiën voor beschikbaar zijn. Dit wordt door het project niet onmogelijk gemaakt.</p> <p>De ontwerpnelheid van het fietspad over het voorplein is 30 km/uur, dat betekent in bogen een minimale boogstraat van $r = 20$. Ter plaatse van de kruisingen is de minimale bochtstraat 4 m. In het vervolg van het ontwerp zullen de kruisingen worden uitgewerkt en zo mogelijk geoptimaliseerd.</p> <p>De fietsbrug wordt 4 meter breed tussen de hekwerken. Het fietspad is 3 meter breed met aan beide zijde is een schrikstrook van 0,5 meter. Naar verwachting is het aantal voetgangers richting De Wadden beperkt waardoor deze oplossing verkeerskundig acceptabel is. Ook het breder maken van de brug (en daarmee ook hoger in verband met de helling van het fietspad van en naar De Uithof) is qua inpassing niet wenselijk.</p>

2.	<p>De beoogde standplaats voor een snackraam is niet gunstig, vanwege het beperkt aantal passanten en de bereikbaarheid voor fietsers en automobilisten. Een plek nabij het doorgaande fietspad Utrecht – Houten en nabij de parkeerplaatsen zou beter zijn voor deze vorm van horeca</p> <p>Op de aangewezen plek kan beter een functie komen die meer gericht is op verblijfs-horeca (terrasje, lunchroom o.i.d.).</p>	<p>Op het voorplein komt de standplaats voor een snackraam terug. De huidige locatie is gebaseerd op de loopstromen van de treinreizigers van en naar het station. Het functioneel ontwerp biedt voldoende mogelijkheden om de locatie te wijzigen. Bij de uitwerking van het ontwerp zal de locatie nogmaals worden bekeken. Uw suggestie wordt daarin meegenomen.</p> <p>In het programma van eisen wordt de mogelijkheid voor een kiosk geboden. De gemeente kan de komst van een kiosk faciliteren als hiervoor een initiatiefnemer is. De kiosk is niet noodzakelijk voor functioneren van het voorplein.</p>
3.1	<p>Op de avond was er duidelijke informatie over het voorplein. Misschien is het een volgende keer goed om ook informatie te verstrekken over de aansluiting op het fietspad richting De Uithof (andere kant van het station) en het ontwerp van de weg richting Houten.</p>	<p>Deze onderdelen behoren niet tot het project en waren daarom niet aanwezig op de informatieavond. Voor de volledigheid was het goed geweest om de informatie wel beschikbaar te hebben. Dit zullen we bij nieuwe informatiebijeenkomsten wel doen.</p>
3.2	<p>Wordt de appelboom, aan de andere zijde van het spoor, in de lus naar de perrons, behouden?</p>	<p>Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat deze boom blijft behouden. De boom staat echter op de grens van het werk en de het ontwerp van het herstel van de groenstrook is nog niet gereed. Bij de uitwerking van deze plannen zal worden gekeken op welke wijze deze boom behouden kan blijven.</p>
4.1	<p>Zorg voor een bredere veilige middenplek voor fietsers bij de oversteek van het station naar de wijk (Brennerbaan).</p>	<p>Er is sprake van een veilige oversteek. De breedte van het middeneiland is er op gebaseerd dat een fietser hier kan wachten voor het autoverkeer. Indien mogelijk zullen we bij de uitwerking van het ontwerp het middeneiland verder verbreden.</p>
4.2	<p>Verbiedt doorgaand verkeer over de lokale weg naar Houten. Dit is nu een drukke sluiproute.</p>	<p>Deze vraag hoort niet bij het project. De Nieuwe Houtenseweg heeft een ontsluitende functie voor woningen en bedrijven in het buitengebied. Daarnaast leidt de weg bijvoorbeeld ook naar toeristische bestemmingen als de Forten Bij Vechten en Bij 't Hemeltje. Doorgaand verkeer is niet aanwezig door maatregelen op verschillende plaatsen. Daarmee wordt de Nieuwe Houtenseweg in de praktijk al uitsluitend gebruikt door verkeer met een bestemming in het gebied. De gevraagde maatregel voegt daaraan niets toe.</p>
4.3	<p>Voer betaald parkeren in op het stationsplein en in de directe omgeving.</p>	<p>Betaald parkeren wordt alleen ingevoerd als de parkeerdruk uit de omgeving te hoog is.</p>
4.4	<p>Beperk zo mogelijk de parkeerplaatsen op het stationsplein.</p>	<p>De huidige parkeerdruk rechtvaardigt het behoud van een minimum aantal</p>

		<p>parkeerplaatsen. In het programma van eisen is opgenomen dat er minimaal 65 in het ontwerp terugkomen. Het huidige ontwerp bevat 93 parkeerplaatsen. Dit is vergelijkbaar met de huidige situatie op het Furkaplateau. Ten opzichte van de oorspronkelijke situatie zijn er 100 parkeerplaatsen minder. Verdere beperking is op basis van het programma van eisen niet noodzakelijk.</p> <p>De gemeente waardeert uw reactie.</p>
5.1	<p>Een mooi en evenwichtig plan. Leuk dat de fietsbrug naar De Wadden is opgenomen. Goede routing voor de voetgangers, fietsers, bussen en auto(parkeren). Wens voor veel bomen. Leuk idee om zitelementen te realiseren.</p>	
5.2	<p>Er zijn nu twee opstap-/ opstelplaatsen voor bussen. Lunetten heeft buslijnen 1, 8, 10, 20 en spitsbus 31. Hoe wordt hier mee omgegaan?</p>	<p>In verband met de tijdelijk beschikbare ruimte is het aantal halten momenteel beperkt tot twee. Het aantal halten in het ontwerp is afgestemd op de toekomstige invoering van het Bestuur Regio Utrecht. Op het Furkaplateau is sprake van een zogenaamde eindhalte, waar chauffeurs van dienst wisselen of een wachttijd hebben. Daarom is rekening gehouden met bufferplaatsen en een wachtruimte voor chauffeurs.</p>
6.1	<p>Een klein kunstwerk op het plein zou een goede toevoeging zijn.</p>	<p>In de verblijfstrook op het voorplein komen bijzondere zitelementen in de vorm van een Lunet. Daarnaast wordt bij de entree van het station een bijzonder element gemaakt in de vorm van een Lunet waarin een specifieke boom komt. Deze bijzondere elementen worden in de vervolg fase van het ontwerp verder uitgewerkt.</p>
7.1	<p>Het plan bevat onvoldoende fietsparkeerplaatsen. Het zou mooi zijn als dit uitgebreid kan worden.</p>	<p>Het aantal fietsparkeerplaatsen is gebaseerd op de reizigersprognose van 2020. In het ontwerp is rekening gehouden met een forse uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen, ten opzichte van de huidige situatie. Er is ruimte gereserveerd voor maximaal 600 fietsklemmen.</p>
7.2	<p>Het aantal autoparkeerplaatsen kan minder. Er zal nauwelijks iemand zijn die daar zijn auto gaat parkeren.</p>	<p>De parkeerplaatsen op het Furkaplateau worden intensief gebruikt. Met name door bezoekers van omliggende bedrijven. De huidige parkeerdruk rechtvaardigt het behoud van een minimum aantal parkeerplaatsen. In het programma van eisen is opgenomen dat er minimaal 65 parkeerplaatsen in het ontwerp terugkomen. Het huidige ontwerp bevat 95 parkeerplaatsen. Dit is ongeveer vergelijkbaar met de huidige situatie op het Furkaplateau.</p>
8.1	<p>Suggestie om wijk-eigen elementen te gebruiken bij het plein. De zitelementen vormgeven in de vorm van een lunet.</p>	<p>De zitelementen bij het trapgedeelte krijgen de vorm van Lunetten.</p>
8.2	<p>In de zichtlijn van en naar de trein lunetten-eigen elementen</p>	<p>In de verblijfstrook op het voorplein komen bijzondere zitelementen in de vorm van</p>

	<p>gebruiken. Het ontwerp van het station zelf is erg onpersoonlijk en algemeen. Een grote plaat van een lunet met groene omgeving wellicht? Is hier wellicht kunstbudget of leefbaarheidsbudget voor aan te boren of is het te bekostigen door in plaats van asfalt beton te gebruiken?</p>	<p>een Lunet. Daarnaast wordt bij de entree van het station een bijzonder element gemaakt in de vorm van een Lunet waarin een specifieke boom komt. Deze bijzondere elementen worden in de vervolg fase van het ontwerp verder uitgewerkt. De kosten voor deze elementen zijn in de raming opgenomen. Met ProRail wordt bezien of het mogelijk is om in het tegelwerk van de tunnel, kunst aan te brengen (zoals bij de spoor onderdoorgangen in Leidsche Rijn).</p> <p>Bij de uitwerking van het ontwerp wordt een definitieve keuze gemaakt voor de verharding die wordt toegepast. De keuze wordt gebaseerd op gebruik, duurzaamheid (life cycle benadering) en de uitstraling van het materiaal. De investeringskosten zijn bij een betonconstructie overigens hoger dan bij een asfaltconstructie.</p>
9.1	<p>Verzoek om een voetgangersverbinding op te nemen vanaf De Wadden naar de toegang van het station door middel van een trap zoals ook op de werven worden toegepast.</p>	<p>Door het aanbrengen van de fietsbrug is de rechtstreekse trap naar De Wadden komen te vervallen. De fietsbrug is tevens de voetgangersverbinding tussen De Wadden en het trein- en busstation. Aan de pleinzijde wordt een extra voorziening voor voetganger gemaakt, waardoor de loopafstand niet onnodig langer wordt. Rolstoelen en kindenwagens kunnen via de aanwezige helling naar het station.</p>